

L'ÉQUIPE

LE QUOTIDIEN DU SPORT
ET DE
l'Automobile

UN ARTICLE
DE Jean Bonnet

Après son succès de PARIS-NICE

La nouvelle 250 cm³ TERROT entre dans sa phase de réalisation pratique

Paris-Nice marque, pour Terrot, une date importante pour son programme industriel, puisque cette épreuve d'endurance, dont on a souligné les réelles difficultés, apporte la preuve que la 250 cm³, de la maison peut entrer, désormais, en toute quiétude, dans le domaine purement industriel, c'est-à-dire celui de la réalisation en série.

Nous savions que depuis quelques mois cette nouvelle-née que nous connaissions à titre de prototype poursuivait ses derniers essais : les plus importants puisqu'ils concernaient la durée sur longues distances. Ceci laissait présager une construction proche et chacun s'en félicitait, puisque aussi bien, plus la technique française élargira ses programmes vers cette catégorie 250 cm³ qui est bien la cylindrée-clé des temps modernes, plus le « standing » national s'affermira, qui ne peut garder pour soutien éternel le vélomoteur.

Pourtant ce n'est point l'habitude que l'on cherche — comme vient de le faire M. Renaud, administrateur-directeur général de la marque — la conclusion de ces essais dans l'épreuve publique qui comporte toujours une part d'incertitude quant aux résultats.

Les résultats, pour Terrot, on les connaît : 4 machines au départ, 4 machines à l'arrivée sans pénalisation et le plus grand nombre de coupes enlevées de haute lutte.

Tout commentaire serait inutile.

Une machine très complète.

Mécaniquement, cette machine se présente comme parfaitement étudiée pour atteindre le double but que doit se proposer une 250 cm³ moderne : utilitarisme prolongé, ce qui suppose une sobriété de consommation indispensable et tourisme à grand rayon d'action à pleine charge (deux personnes en double selle) ce qui appelle une certaine surpuissance au moteur autant qu'un confort poussé.

Dans cette cylindrée on ne peut rien sacrifier de paramètres souvent opposés.

C'est, évidemment, en fonction de cette obligation de tourisme que des modifications ont été apportées à la suspension. Initialement le système arrière, du type à bras oscillants, amortissait uniquement sur bloc caoutchouc, solution dérivée du scooter de la marque et qui donne, en ce dernier cas, toute satisfaction.

Ici les conditions de fonctionnement sont différentes : bras de levier plus important nécessitant un contrôle du débattement plus énergétique. C'est la raison pour laquelle on emploie, en outre, les amortisseurs hydrauliques montés en position inclinée, ce qui assure le réglage de l'action en freinage des oscillations.

Ainsi, avec la fourche AV télescopique habituelle, l'amortissement est, partout, hydraulique.

Remarquons encore que les freins sont du type dit « central » dont l'avantage est de donner, avec une puissance importante de serrage pour une pression initiale moyenne sur la commande, un freinage très équilibré qui ne fatigue pas le support.

Jean BONNET.

